VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI FINANSÓW PUBLICZNYCH**
(NR 204)
z dnia 11 lipca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Finansów Publicznych (nr 204)

11 lipca 2013 r.

Komisja Finansów Publicznych, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Dariusza Rosatiego (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Krystyny Skowrońskiej (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie opinii Komisji Infrastruktury o sprawozdaniu z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 r. (druk nr 1414) o:

1) części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów:

– 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne,

– 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii,

2) państwowym funduszu celowym – Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,

3) instytucji gospodarki budżetowej – Centralnym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej

4) części budżetowej 26 – Łączność,

– dochody i wydatki,

– dotacje podmiotowe,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,

5) części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa,

– dochody i wydatki,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,

6) części budżetowej 21 – Gospodarka morska,

– dochody i wydatki,

– dotacje podmiotowe,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,

7) części budżetowej 39 – Transport,

– dochody i wydatki,

– dotacje podmiotowe i celowe,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,

8) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 42, 52 i 63,

9) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działów:

– 600 – Transport i łączność:

– dochody i wydatki,

– dotacje celowe,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,

10) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego,

– dochody i wydatki,

– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,
11) części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej,
– dochody i wydatki,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych,
12) państwowych osobach prawnych:
– Transportowym Dozorze Technicznym,
– Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;

– rozpatrzenie wniosku o skierowanie rządowego projektu ustawy o wzajemnej pomocy przy dochodzeniu podatków, ceł i innych należności pieniężnych (druk nr 1490) do podkomisji stałej do monitorowania systemu podatkowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Styczeń**, **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz**, **Anna Wypych-Namiotko** – podsekretarze stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Magdalena Młochowska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Dorota Podedworna-Tarnowska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów, **Dariusz Zielecki** wicedyrektor Departamentu Administracji Publicznej Najwyższej Izby Kontroli, **Marian Zaręba** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** zastępujący dyrektora generalnego Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Bujakowski** prezes Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Główny Geodeta Kraju, **Piotr Wojnarowski** dyrektor Biura Finansów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Agnieszka Wierchowiec** dyrektor Biura Finansowo-Gospodarczego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Mirosław Muszyński** dyrektor generalny w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, **Elżbieta Talunas** dyrektor Departamentu Planowania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Grzegorz Jagielski** dyrektor Biura Planowania Inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych SA, **Jadwiga Walaszczyk-Fedorowicz** dyrektor generalny Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego, **Paweł Hordyński** członek Zarządu PKP Intercity oraz **Anna Langowicz** główny specjalista w Biurze Administracyjno-Finansowym Urzędu Transportu Kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mariusz Pawełczyk, Monika Żołnierowicz-Kasprzyk** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Adam Niewęgłowski** – legislator z Biura Legislacyjnego oraz **Zofia Springer** – kierownik zespołu z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Finansów Publicznych. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie opinii Komisji Infrastruktury o sprawozdaniu z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 r. (druk nr 1414) w zakresie właściwych dla tej Komisji części budżetowych. Chciałbym również zaproponować uzupełnienie porządku dziennego o następujący punkt: rozpatrzenie wniosku o skierowanie rządowego projektu ustawy o wzajemnej pomocy przy dochodzeniu podatków, ceł i innych należności pieniężnych (druk nr 1490) do podkomisji stałej do monitorowania systemu podatkowego. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje rozszerzony porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę, przystępujemy zatem do rozpatrzenia pierwszego punktu porządku dziennego.

Przypominam, że zbliżamy się do końca rozpatrywania opinii poszczególnych komisji sejmowych na temat wykonania budżetu państwa. Niniejsze posiedzenie jest ostatnim z tego cyklu. Będziemy dziś rozpatrywać opinię Komisji Infrastruktury. Członkowie naszej Komisji otrzymali tę opinię w formie elektronicznej, podobnie jak opracowania Biura Analiz Sejmowych, a także opinię NIK. Będziemy procedować tak jak do tej pory. Najpierw poproszę o zabranie głosu i przedstawienie opinii reprezentanta komisji branżowej. Następnie poproszę przedstawiciela naszej Komisji o przedstawienie krótkiego

koreferatu. W dalszej kolejności poproszę przedstawiciela NIK o przedstawienie wyników kontroli z wykonania budżetu państwa w omawianych częściach budżetowych. Później będzie czas na dyskusję i pytania.

Na pytania będą odpowiadali przedstawiciele naczelnych organów administracji państwowej, których chciałbym powitać na naszym posiedzeniu. Jest z nami pani minister Dorota Podedworna-Tarnowska – podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów. Witamy panią minister szczególnie ciepło, ponieważ jest to chyba pierwsza pani wizyta u nas. Zapraszamy częściej. Jest z nami również pan minister Piotr Styczeń – podsekretarz stanu w MTBiGM, a także pani Patrycja Wolińska-Bartkiewicz – podsekretarz stanu w tymże resorcie. Witamy panią minister. Oczywiście jest z nami również pani minister Młochowska – sekretarz stanu w MAC. W sali są także główny geodeta kraju, pan Kazimierz Bujakowski, zastępujący dyrektora generalnego UTK pan prezes Radosław Pacewicz oraz pan Jan Urbanowicz – dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Witam wszystkich gości, a także osoby towarzyszące.

Chciałbym teraz przystąpić już do rozpatrywania opinii. Komisja Infrastruktury wydelegowała pana posła Stanisława Żmijana jako swojego przedstawiciela do zreferowania tej opinii na naszym posiedzeniu. Panie pośle, bardzo proszę o przedstawienie opinii Komisji.

Poseł Stanisław Żmijan (PO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym zaproponować podział swojego wystąpienia na dwie części. Pierwszą część stanowić będzie opinia ogólna, natomiast w drugiej części chciałbym omówić trochę bardziej szczegółowo poszczególne części budżetowe.

Komisja Infrastruktury w dniu 19 czerwca 2013 roku rozpatrzyła sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 roku zawarte w druku nr 1414 wraz z analizą NIK zawartą w druku nr 1457, w zakresie: po pierwsze, części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów: 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne, 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii. Po drugie, w części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, po stronie dochodów i wydatków oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po trzecie, w części budżetowej 21 – Gospodarka morska, po stronie dochodów i wydatków, dotacji podmiotowych oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po czwarte, w części budżetowej 26 – Łączność, po stronie dochodów i wydatków, dotacji podmiotowych oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po piąte, w części budżetowej 39 – Transport, po stronie dochodów i wydatków, dotacji podmiotowych i celowych oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po szóste, w części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego, po stronie dochodów i wydatków oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po siódme, w części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej, po stronie dochodów i wydatków oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po ósme, w części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 41, 52 i 63. Po dziewiąte, w części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działów: 600 – Transport i łączność, po stronie dochodów i wydatków, dotacji celowych oraz wynagrodzeń w państwowych jednostkach budżetowych. Po dziesiąte, państwowego funduszu celowego – Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym. Po jedenaste, instytucji gospodarki budżetowej – Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Po dwunaste, państwowych osób prawnych, a mianowicie Transportowy Dozór Techniczny oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Po trzynaste, dochodów budżetu środków europejskich, wydatków budżetu środków europejskich, wykonania dochodów i wydatków budżetu środków europejskich oraz budżetu państwa w roku 2012 w przedmiotowym zakresie działania Komisji. Po czternaste, kwot dotacji przedmiotowych i podmiotowych oraz programów wieloletnich w układzie zadaniowym w przedmiotowym zakresie działania Komisji. Wysoka Komisjo, w wyniku analizy przedłożonych dokumentów i przeprowadzonej dyskusji poszerzonej o wyjaśnienia przedstawicieli urzędów Komisja stwierdza, że budżet został wykonany zgodnie z ustawą budże-

tową, co pozwala na przyjęcie przedłożonego sprawozdania za 2012 rok w omówionych przeze mnie częściach.

Teraz podam trochę informacji szczegółowych. Jeżeli chodzi o część budżetową 17 – Administracja publiczna, dochody budżetu państwa w tej części zostały zaplanowane w kwocie 215 tys. zł, a zrealizowano je w kwocie 1.523,7 tys. zł. Dochody znacząco przekraczają planowane. Są to dochody z grzywien i kar GUGiK oraz opłat egzaminacyjnych osób ubiegających się o uprawnienia w dziedzinie geodezji i kartografii. Wydatki zaplanowano w kwocie 79.540 tys. zł. W trakcie roku wydatki zwiększono z rezerw celowych do kwoty 92.301,3 tys. zł. Wydatki zrealizowane zostały ostatecznie w kwocie 82.252,8 tys. zł. To jest 89,1% planu po zmianach.

W części budżetowej 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, w ustawie budżetowej na 2012 rok dochody zaplanowano w wysokości 173.233 tys. zł. Zrealizowano je w kwocie 153.039 tys. zł. To jest 88,3% planu. Największy udział w realizacji dochodu w omawianej części miały dochody w dziale 700 – Gospodarka mieszkaniowa – 99,5% całego wykonania, w rozdziałach 717 – Wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych – to jest 78,4% wykonania ogółem... Po drugie, z umorzenia kredytów mieszkaniowych. To jest 19,6% wykonania ogółem. To są zasadnicze dochody budżetowe w tej części budżetowej.

Jeżeli chodzi o wydatki, plan wydatków w ramach części budżetowej 18 wyniósł 1.534.245 tys. zł. W wyniku zmian dokonanych w trakcie realizacji budżetu, plan wydatków budżetowych kształtował się na poziomie 1.537.932 tys. zł. Oczywiście te wydatki dotyczyły wydatków bieżących i majątkowych. Realizacja wydatków budżetowych w omawianej części dotyczyła głównie rozliczeń z bankami z tytułu zasilania Funduszu Dopłat. To jest 808.571 tys. zł, czyli 100% planu po zmianach.

W 2012 roku zasadnicze działania w zakresie obsługi Funduszu Dopłat koncentrowały się na kontynuacji obsługi programu kredytów mieszkaniowych o stałej stopie procentowej oraz na realizacji programu wsparcia sektora mieszkaniowego, tj. programu dopłat do oprocentowania preferencyjnych kredytów mieszkaniowych „Rodzina na swoim". Na realizację tego programu w 2012 roku przeznaczono kwotę 688.571 tys. zł. Po drugie, na refundacji premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie. To jest kwota 434.748 tys. zł – niemal 100% planu po zmianach. Ponadto, zasilenia funduszu modernizacji i remontów – kwota 120.000 tys. zł, to jest 100% planu po zmianach i wykupu odsetek od kredytów mieszkaniowych – to jest kwota 118.996 tys. zł, czyli 100% planu po zmianach. Poniesione wydatki dotyczyły wykupu odsetek od kredytów mieszkaniowych, wynagrodzenia dla banku za administrowanie i egzekwowanie zadłużenia z tytułu przejściowego wykupienia odsetek. Największe środki budżetowe przekazano do PKO Banku Polskiego S.A. – to jest kwota 118.942 tys. zł.

Jeżeli chodzi o część 21 – Gospodarka morska, zaplanowane w ustawie budżetowej na 2012 rok dochody w wysokości 9.593 tys. zł zostały wykonane w kwocie 101.672 tys. zł i to jest znacząca różnica na plus. Największy udział w realizacji dochodów w omawianej części miały dochody budżetowe uzyskane w dziale 750 – Administracja publiczna w rozdziale 75001 – Urzędy naczelnych i centralnych organów administracji rządowej, w kwocie 88,4% uzyskanych dochodów ogółem i w dziale 600 – Transport i łączność w rozdziale 643 – Urzędy morskie, to jest udział 9,1% uzyskanych dochodów ogółem. Plan wydatków budżetowych na 2012 rok według ustawy budżetowej dla części 21 wyniósł 946.174 tys. zł. W trakcie wykonania budżetu kwotę tę zwiększono decyzjami Ministra Finansów o 50.111 tys. zł, w wyniku czego plan wydatków ukształtował się na poziomie 996.285 tys. zł. Z tego na wydatki bieżące i na wydatki majątkowe zrealizowane wydatki ogółem wyniosły 964.669 tys. zł, to jest 96,8% planu po zmianach. To są wydatki bieżące i majątkowe razem. W ramach wykonanych wydatków w wysokości 964.669 tys. zł realizowane były główne płatności dotyczące po pierwsze, działalności urzędów morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa oraz MTBiGM. To jest 98% w stosunku do planu po zmianach. Po drugie, dotyczyły one utrzymania i działalności statutowej uczelni morskich (akademie morskie w Gdyni i w Szczecinie) – to jest 106.539 tys. zł i stanowiły niemal 100% w stosunku do planu po zmianach. Po trzecie, zadań z zakresu ochrony brzegów morskich. To była kwota 54.315 tys. zł.

Stanowiły one 78% w stosunku do planu. I tak, w ramach tego wieloletniego programu ochrony brzegów morskich, wykonano m.in. sztuczne zasilanie brzegu między Rewalem a Trzęsaczem, budowę opaski brzegowej z narzutowej skały z kamienia łamanego, budowę zespołu ostróg – to było w Kołobrzegu i w Dźwirzynie, przebudowę opaski brzegowej Sarbinowo i zabezpieczenie narzutem kamiennym północno-zachodniego brzegu wyspy Chełminek. Po czwarte, zapewnienia osłony meteorologicznej i hydrologicznej żeglugi morskiej i utrzymania systemu łączności alarmowej i bezpieczeństwa na morzu. Tu była przeznaczona kwota 14.860 tys. zł. Po piąte, zadań związanych z usuwaniem skutków klęsk żywiołowych. To była kwota 5.592 tys. zł, co stanowiło 92,5% w stosunku do planu po zmianach.

W części budżetowej 26 – Łączność, dochody wyniosły 337 tys. zł. Były znacząco wyższe niż w 2012 roku – o 330 tys. zł. Wpływ na to miały dochody z tytułu najmu pomieszczeń w siedzibie MAiC. W poprzednim roku tych dochodów nie było, ponieważ budynek i pomieszczenia przynależały do Ministerstwa Infrastruktury. Jak wiemy, jest to nowe ministerstwo. Wydatki realizowane były w wysokości 22.579,2 tys. zł, to jest 93% planu po zmianach. W porównaniu do 2012 roku wydatki były wyższe o 25% z tytułu nowego zadania, a mianowicie kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej przechodzenia z nadawania analogowego na cyfrowe.

W części budżetowej 39 – Transport, dochody zaplanowane na rok 2012 wynosiły 1.244.947 tys. zł. Zostały wykonane w kwocie 148.474 tys. zł. To jest 11,9% w stosunku do planu. Największy udział w realizacji dochodów w omawianej części miały dochody budżetowe wykonane w dziale 600 – Transport i łączność. To jest 98,2% wykonania ogółem. W rozdziale 655 – Inspekcja Transportu Drogowego, 34,9% wykonania ogółem. Zaplanowane w ustawie budżetowej na 2012 rok dochody w wysokości 1.206.404 tys. zł zostały zrealizowane w kwocie 51.787 tys. zł – to jest 4,3% planu. Na kwotę zrealizowanych dochodów składają się głównie wpływy z tytułu grzywien i mandatów nakładanych przez inspektorów Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Niski stopień wykonania planu dochodu wynikał z następujących przyczyn: korzystanie do połowy sierpnia 2012 roku ze starych urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego, w wyniku czego ponad 50% fotografii nie nadawało się do odczytu, a część zdjęć wymagała ręcznej identyfikacji numeru rejestracyjnego przez operatora oraz kilkumiesięczne opóźnienie zakończenia procedur przetargowych na zakup 300 stacjonarnych urządzeń rejestrujących. Od sierpnia do końca roku zainstalowano 240 sztuk sprzętu kontrolno-pomiarowego oraz zakończono instalację 29 sztuk wideo-rejestratorów w pojazdach inspekcji. Innym powodem było niewprowadzenie zmian legislacyjnych przenoszących odpowiedzialność z kierującego pojazdem w momencie popełnienia wykroczenia na właściciela pojazdu. Dotychczasowy system odpowiedzialności sprawia, że ponad 60% wezwanych właścicieli, chcąc uniknąć odpowiedzialności, wskazuje kolejne osoby jako prowadzące pojazd lub osoby zameldowane poza granicami RP, przez co proces skutecznego ukarania sprawcy znacznie się wydłuża. Spowodowane było to również częstymi awariami oraz problemami z łącznością i brakiem odpowiedniej infrastruktury sprzętowej.

W rozdziale 612 – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, 21,8% wykonania planu ogółem. Zaplanowane w ustawie budżetowej na 2012 rok dochody w wysokości 7.828 tys. zł wykonano w kwocie 32.427 tys. zł – to jest 414,2% planu. Pochodziły one m. in. z odszkodowań za zniszczone lub skradzione mienie, ze sprzedaży drewna, złomu, odpadów, frezowania asfaltu oraz innych materiałów uzyskanych przy pracach drogowych, a także wpływu za wydanie jednorazowych zezwoleń zagranicznych na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego.

Teraz wydatki: z zaplanowanej kwoty środków części 39 w wysokości 7.249.181 tys. zł wydatkowano kwotę 6.840.305 tys. zł. To jest 94,4%. Powyższe środki przeznaczone zostały na wydatki bieżące – to jest 4.808.229 tys. zł, i wydatki majątkowe – 2.032.076 tys. zł. W ramach wykonanych wydatków w wysokości 6.840.305 tys. zł realizowane były głównie płatności dotyczące przede wszystkim dotacji w sektorze kolejnictwa – to są 3.814.579 tys. zł. Stanowiły one 99,1% w stosunku do planu po zmianach, w tym m. in. na modernizację linii kolejowych ujętych w Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych – 35 zadań, na dofinansowanie przebudowy dworców kolejowych, na dofinansowanie remontu i utrzymanie infrastruktury kolejowej, na wyrównanie przewoźnikom kole-

jowym utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Po drugie, finansowania dróg publicznych – to kwota 2.173.847 tys. zł. Stanowiły one 90,3% w stosunku do planu po zmianach. Środki te wydatkowano przede wszystkim na remonty dróg i mostów, zimowe i bieżące utrzymanie dróg, autostrad i obiektów mostowych, opracowanie dokumentacji archeologicznej i przeprowadzenie badań przed rozpoczęciem realizacji zadań, wykup gruntu pod autostrady i drogi krajowe, budownictwo kubaturowe, 54 zadania, które dotyczyły laboratoriów drogowych, magazynów na sprzęt i sól, obiektów biurowych, obiektów technicznych i garażowo-magazynowych. Po trzecie, działalności MTBiGM, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – to jest kwota 825.683 tys. zł. Po czwarte, dotacji do uczelni kształcących personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego – to jest kwota 10.162 tys. zł. Stanowiły one 100% w stosunku do planu po zmianach.

W części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego, dochody wynosiły 3.818,3 tys. zł. To jest 156% planu. Są to głównie dochody z tytułu opłat za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz za wydawanie certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym, a także autoryzacji i świadectw bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury kolejowej i użytkownikom bocznic kolejowych. Wydatki budżetowe wyniosły 19.694,2 tys. zł – to jest 99, 5% planu. I wydatki bieżące – 18.878,8 tys. zł. To jest też 99,5% planowanych wydatków.

W części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej, dochody wyniosły 598.929,7 tys. zł. To są dochody z tytułu różnych opłat. Po pierwsze, w dziale Transport i łączność, rozdziale 647 – Urząd Komunikacji Elektronicznej, za prawo do korzystania z częstotliwości oraz prawo do korzystania z zasobów numeracji i opłat telekomunikacyjnych. Drugie źródło dochodów to opłaty za koncesje na świadczenie usług telekomunikacyjnych w standardzie UMTS. Wydatki zrealizowane zostały w wysokości 87.388,8t ys. zł. To jest 98,2% planu wydatków. Wydatki dotyczyły wynagrodzeń, opłat czynszowych i materiałów wyposażeniowych.

Na tym bym zakończył. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję państwu.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Panie przewodniczący, w międzyczasie zmieniło się przewodnictwo. Dziękuję za tą obszerną…

Poseł Stanisław Żmijan (PO) – spoza składu Komisji:

Bardzo przepraszam, pani przewodnicząca. Byłem tak zaabsorbowany referowaniem, że nie zauważyłem zmiany.

Przewodnicząca poseł Krystyna Skowrońska (PO):

Rozumiem. Panie przewodniczący, dziękujemy za bardzo obszerne przedstawienie opinii Komisji Infrastruktury do części budżetowych, które są objęte porządkiem dzisiejszego posiedzenia.

W imieniu Komisji Finansów Publicznych na posła koreferenta została wyznaczona pani poseł Magdalena Gąsior-Marek. Gdyby pani poseł chciała wygłosić sentencję dotyczącą przedstawionych części budżetowych w imieniu Komisji Finansów Publicznych, to bardzo uprzejmie proszę. Chcę nadmienić, że w porównaniu do roku ubiegłego, informacja, która jest przedstawiana Komisji Finansów Publicznych na posiedzeniu w dniu dzisiejszym jest bardzo obszerna. Pani poseł Gąsior-Marek, bardzo proszę o koreferat.

Poseł Magdalena Gąsior-Marek (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Wysoka Komisjo, panie i panowie ministrowie, szanowni goście, w dniu 19 czerwca 2013 roku Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała dla naszej Komisji – Komisji Finansów Publicznych – sprawozdanie z wykonania budżetu państwa za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2012 roku wraz z analizą NIK w częściach właściwych dla swoich kompetencji.

Postaram się krótko scharakteryzować tylko te części, które były przedmiotem szczególnie ożywionej dyskusji – mam przyjemność pracować również w Komisji Infrastruk-

tury. Pominę tu wydatki. Będę akcentować, gdzie był wzrost dochodu przy realizacji planu i postaram się krótko wyjaśnić, dlaczego tak się działo.

Podczas prac Komisji Infrastruktury pojawiły się pytania dotyczące poziomu wykonania dochodów w części 39 – Transport, gdzie z zaplanowanej kwoty 1.244.947 tys. zł wykonanie wyniosło zaledwie 11% planu. Wynikało ono przede wszystkim z niższych od przewidywanych dochodów Inspekcji Transportu Drogowego. Pan przewodniczący Komisji Infrastruktury wymienił najważniejsze przyczyny, z których ten dochód był taki mały, zatem nie będę omawiać tych punktów.

Chciałabym krótko powiedzieć także o Funduszu Kolejowym i Krajowym Funduszu Drogowym, bo one również były tematem szczegółowych pytań Komisji Infrastruktury. Wpływy do KFD to 99,9% planu na 2012 rok. Wydatki zaplanowano na kwotę ponad 24.000.000 tys. zł i zrealizowano je w 96,7%. Należy podkreślić, że z kwoty tej ponad 77% przekazano na realizację inwestycji drogowych przez GDDKiA oraz zadania z zakresu inwestycji infrastrukturalnych zaplanowane w programie rzeczowo-finansowym na wykorzystanie środków z Funduszu Kolejowego w 2012 roku i zrealizowano na poziomie 55,11% planu.

Niższe wykonanie nastąpiło również w zakresie realizacji zadań dotyczących remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Zrealizowano tu 67,11% planu. Niezrealizowanie w całości zaplanowanych wydatków wynikało z nieprzyjęcia w 2012 roku nowelizacji programu rzeczowo-finansowego, który został znowelizowany w pierwszym kwartale 2013 roku i wówczas wydatki te zostały zrealizowane. W trakcie realizacji planu rzeczowo-finansowego, podobnie jak w latach poprzednich, okazało się, że spółki realizujące zadania postulowały konieczność zmiany uchwały, aby można było w pełni zrealizować zaplanowane zadania. Rada Ministrów przyjęła uchwałę na początku 2013 roku. Natomiast w 100% zrealizowano takie zadania jak: zadania własne województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, rekomendowane przez ministra właściwego do spraw transportu sfinansowanie nabycia od PKP SA przez skarb państwa akcji PKP PLK SA, wydatki bieżące PKP PLK SA związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

Część 17 – Administracja publiczna, w zakresie działań GUGiK. Tu należy zwrócić uwagę na dochody zdecydowanie wyższe od zaplanowanych w ustawie budżetowej. Zostały one zrealizowane w wysokości 855% planu i były o 480% wyższe w stosunku do 2011 roku. Wzrost ten wynikał z dokonanych opłat egzaminacyjnych wpłacanych przez kandydatów ubiegających się o nadanie uprawnień w dziedzinie geodezji i kartografii. Dochody z tego tytułu stanowiły 68,7% całości dochodów w 2012 roku.

W części 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, dochody były niższe o 11,7% w stosunku do planowanych, ale jednocześnie wyższe o 4,9% w stosunku do roku 2011. Niższe dochody wynikały z mniejszego zainteresowania członków spółdzielni dokonaniem przekształceń własnościowych zajmowanych lokali mieszkalnych, prawdopodobnie w związku z wydłużeniem do 2017 roku możliwości spłaty zadłużenia kredytowego na preferencyjnych warunkach. W części 18, w porównaniu do 2011 roku, wydatki były wyższe z powodu m.in. zwiększenia pomocy państwa w zakresie realizowanego ze środków funduszy dopłat budownictwa mieszkaniowego.

W części 21 – Gospodarka morska znowu zaskakuje poziom osiągniętych dochodów, które były wyższe o ponad 1059% od zaplanowanych i o 756% wyższe w stosunku do roku ubiegłego. Skąd takie różnice? Jest to wynik uzyskania wpływu z tytułu nieplanowanych opłat za wydawanie pozwoleń na wznoszenie konstrukcji budowlanych na polskich obszarach morskich, a konkretnie na budowę farm wiatrowych, ale też za zajęciem wyłącznej strefy ekonomicznej pod sztuczną wyspę. Ponadto wpłynęła kwota 101.000.000 zł z tytułu rejestracji statków w budowie.

Część 26 – Łączność. Tu dochody wyniosły 337 tys. zł i w stosunku do ustawy na 2012 rok były wyższe 48 razy. Wyższe dochody wynikały z najmu powierzchni użytkowej mieszczącej się w siedzibie MAiC, która wcześniej znajdowała się w dyspozycji Ministra Infrastruktury. Wydatki zrealizowano w 93% planu.

Część 71 – Urząd Transportu Kolejowego. Zrealizowano tu dochody w 157%. Zwiększone dochody wynikały głównie z wpływów z opłat za koncesję, licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy, ale także z różnych innych opłat, m.in. za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i pojazdów kolejowych oraz wydawanie certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa.

Część 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej. Dochody były wyższe o 9% w stosunku do planowanych i o 10,4% w stosunku do 2011 roku. Wzrost dochodów wynikał przede wszystkim z wpływów z tytułu opłat za użytkowanie częstotliwości.

Jeżeli chodzi o część 83 – Rezerwy celowe, należy zauważyć, że niższe wydatkowanie środków z rezerwy 5 – Infrastruktura drogowa i portowa wynikało z opóźnienia w realizacji projektu współfinansowanego ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Rezerwa 41 – Uzupełnienie wydatków na gospodarkę mieszkaniową, 23.500 tys. zł, nie została w pełni wykorzystana, gdyż służyła jedynie uzupełnieniu braków. Mniejsze wydatkowanie wynikało z założenia, że w pierwszej kolejności wykorzystane będą środki będące w dyspozycji poszczególnych dysponentów. Rezerwa 52 – rezerwa na sfinansowanie ustawowych ulg przejazdowych, 80.000 tys. zł, została rozdysponowana w całości. Rezerwa 63 – Wdrożenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, nie została wykonana z powodu przedłużającego się postępowania przetargowego na 300 nowych urządzeń.

W części 85 – Budżety wojewodów ogółem, w dziale 600 – Transport i łączność, zaplanowane dochody wykonano w 52% w stosunku do ustawy budżetowej na 2012 rok. Niższe wykonanie wynikało ze zmniejszenia kar nakładanych przez inspektorów transportu drogowego. Poza tym, od 29 czerwca 2012 r. kary pieniężne grzywny nakładane przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego nie są już wykazywane w budżetach wojewodów. Przekazane są na wyodrębniony rachunek bankowy Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Transportowy Dozór Techniczny osiągnął wyższe przychody od kosztów. Dokonał wpłaty kasowej z wymaganych 30% zysków na rzecz MTBiGM. Jeżeli chodzi o Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, to na rok 2012 zaplanowano w budżecie wydatki w wysokości 8.365 tys. zł. Środki te wykorzystano zaledwie w kwocie 2.400 tys. zł na pokrycie kosztów związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w przypadku lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych, o których mowa w Prawie lotniczym. Tak niepełne wykorzystanie wydatków budżetowych jest spowodowane tym, że w 2012 roku trwały prace nad rozporządzeniem w sprawie szczegółowego trybu rozliczania dotacji. W związku z tym, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie mogła do końca wykorzystać zaplanowanej dla niej dotacji.

Zreferowane przeze mnie części budżetowe zostały pozytywnie zaopiniowane przez NIK. Komisja Infrastruktury stwierdziła, że budżet został wykonany zgodnie z ustawą budżetową, co pozwala na przyjęcie przedstawionego sprawozdania za 2012 rok w omawianych częściach. Przychylam się do stanowiska Komisji Infrastruktury i wnioskuję także do Komisji Finansów Publicznych o pozytywne zaopiniowanie omówionych przeze mnie części. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, pani poseł. Teraz proszę o zabranie głosu przedstawiciela NIK. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Wicedyrektor Departamentu Administracji Publicznej Najwyższej Izbie Kontroli Dariusz Zielecki:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dariusz Zielecki, wicedyrektor Departamentu Administracji Publicznej NIK. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to zaprezentuję zgodnie z właściwością jednostek organizacyjnych NIK oceny dotyczące części 17 oraz Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym, a w pozostałym zakresie wypowiedzą się koledzy z Departamentu Infrastruktury NIK.

Jeżeli chodzi o ocenę *de facto* GUGiK, bo ten dział to właśnie dochody i wydatki tego urzędu, ocena NIK była pozytywna, mimo stwierdzonych nieprawidłowości. Szczegółowo referowałem tę ocenę przy okazji prezentacji sprawozdania z części 17, dlatego pokrótce tylko przypomnę, że główna nieprawidłowość, która spowodowała obniżenie

tej oceny, jak również obniżenie oceny za wykonanie budżetu w całej części 17, polegała na sfinansowaniu przez GUGiK kwotą ponad 3.000 tys. zł ze środków budżetu państwa części 2 zadań, których finansowanie przewidziane było w planie finansowym Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym. Uznaliśmy taką praktykę za niecelową, a dokonany wydatek z budżetu państwa poniesiony został w celu uniknięcia ewentualnego zwrotu niewykorzystanych środków budżetowych. Przypomnę także, że w odniesieniu do GUGiK pozytywnie, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, oceniliśmy również jedno sprawozdanie Rb-N za IV kwartał 2012 roku. Pozostała sprawozdawczość Funduszu została zaopiniowana pozytywnie. Jeżeli chodzi o ocenę Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym, to ona również była pozytywna, mimo stwierdzonych nieprawidłowości, a powodem obniżenia oceny było ponoszenie przez Fundusz, w okresie od stycznia do września 2012 roku, kosztów przekraczających o ponad 3.300 tys. zł plan finansowy Funduszu. Tu zmiany planu dokonano we wrześniu i dopiero od tego momentu te koszty mieściły się w dopuszczalnych granicach. Jednak w okresie do wprowadzenia tych zmian takie wydatkowanie środków ponad planowany limit było niezgodne z ustawą o finansach publicznych. Również w przypadku Funduszu stwierdziliśmy nieprawidłowe sporządzenie kwartalnego sprawozdania Rb-N za IV kwartał 2012 r.

Przy okazji chciałbym podkreślić, że pozostałe badane przez nas wydatki, zarówno w Funduszu, jak i w odniesieniu do środków budżetowych, a była to dosyć duża próba wydatków – prawie 30.000 tys. zł z budżetu krajowego GUGiK i prawie 87.000 tys. zł wydatków ze środków europejskich GUGiK, to jest sześćdziesiąt parę procent… W odniesieniu do tych wydatków nie stwierdzono nieprawidłowości, toteż były one ponoszone celowo, gospodarnie i zgodnie z zasadami należytego zarządzania środkami publicznymi.

Z mojej strony to wszystko. Prosiłbym o przekazanie głosu kolegom z Departamentu Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Proszę bardzo.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Marian Zaręba:

Marian Zaręba, wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK. NIK oceniła pozytywnie również pozostałe części budżetu należące do właściwości Komisji Infrastruktury. Dotyczy to części 18 – Budownictwo, gospodarka przestrzenna i mieszkaniowa, części 21 – Gospodarka morska, 26 – Łączność, 39 – Transport, 71 – Urząd Transportu Kolejowego oraz 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej. Dysponenci tych wszystkich części budżetowych prawidłowo zrealizowali zadania dotyczące ewidencjonowania i przekazywania dochodów na centralny rachunek bieżący budżetu państwa. Nie stwierdzono nieprawidłowości powodujących uszczuplenie dochodów. Większość dysponentów rzetelnie zaplanowała wysokość dochodów budżetowych. Wyjątkiem pod tym względem była część 39 – Transport, w której, jak już w swojej wypowiedzi stwierdził pan przewodniczący Komisji Infrastruktury, na etapie planowania przyjęto nierealne założenia dotyczące wysokości wpływów, głównie z tytułu kar i grzywien nakładanych na kierowców przez ITD. We wszystkich częściach budżetowych rzetelnie zaplanowano i w sposób gospodarny zrealizowano wydatki budżetu państwa, w tym wydatki dotyczące wynagrodzeń. Ustalono ponadto, że dokonywane przez dysponentów w trakcie roku zmiany w planach wydatków były celowe i wynikały z potrzeby zabezpieczenia bieżącego finansowania realizowanych zadań. NIK pozytywnie oceniła również wykonanie planu wydatków budżetu środków europejskich w częściach: 21, 26, 39 i 76, w których korzystano z takich środków. W toku przeprowadzonych kontroli budżetowych nie stwierdzono też nieprawidłowości i pozytywnie oceniono wykorzystanie dotacji zarówno podmiotowych, jak i celowych w częściach, w których one wystąpiły, czyli 21, 26 i 39. Dotacje w tych częściach zostały rzetelnie zaplanowane i przekazane właściwym beneficjentom oraz prawidłowo rozliczone. NIK nie stwierdziła nieprawidłowości w zakresie wykorzystania środków z rezerw celowych określonych w 4 pozycjach części 83 budżetu państwa. Środki z tych rezerw zostały wykorzystane zgodnie z przeznaczeniem, a niewykorzystane kwoty zwrócono do budżetu państwa w wymaganym przepisami terminie. Nieprawidłowości nie

stwierdzono także w dziale Transport i łączność w części 85 – Budżety wojewodów ogółem. Dotyczy to zarówno zrealizowanych dochodów, jak i wydatków ze środków budżetu krajowego oraz wydatków z budżetu środków europejskich.

W przypadku wszystkich wymienionych przeze mnie na wstępie części budżetowych, NIK oceniła pozytywnie wiarygodność ksiąg rachunkowych i zgodność z zasadami rachunkowości oraz skuteczność mechanizmów kontroli zarządczej dotyczącej operacji finansowych i gospodarczych. Rzetelnie i prawidłowo sporządzana była sprawozdawczość budżetowa, która przekazuje prawdziwy obraz dochodów, wydatków, a także należności i zobowiązań. Ponadto stwierdzono, że dysponenci tych części prawidłowo sprawowali nadzór i kontrolę nad podległymi im jednostkami w zakresie gospodarki finansowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Jak rozumiem, to wszystko ze strony NIK, prawda?

Rozpoczynamy dyskusję. Chciałem poinformować, że jest wśród nas także pani minister Anna Wypych-Namiotko – podsekretarz stanu w MTBiGM. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Materna.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Panie przewodniczący, mam pytanie do NIK – chodzi o GDDKiA. Czytamy w relacji i sprawozdaniu, że osiągnięto piękny i imponujący wynik – wydatkowano na drogi 23.000.000 tys. zł. Powstało w wyniku tego 686 km dróg, wyremontowano 848 km, a przebudowano 24 km. Wszyscy liczyliśmy na środki z Unii Europejskiej, chcieliśmy dokonać tzw. skoku cywilizacyjnego, w wyniku czego miał nastąpić wtórny rozwój gospodarki, bo wiadomo, że budownictwo jest motorem napędowym całej gospodarki. Co widzimy? Setki upadających firm w 2012 roku, a GDDKiA podchodzi do tego, jakby nic się nie stało. Dziś mamy już pozwy zbiorowe do sądów na kwotę ponad 4.000.000 tys. zł. Co będzie dalej? W związku z tym, zwracam się do NIK z pytaniem, czy w ogóle tą sprawą się zajmowała? Te setki upadających firm… Dotyczy to nie tylko firm podwykonawców, ale głównych, czołowych europejskich firm, jak chociażby Alpine Bau, która ostatnio też zbankrutowała. To jest problem, który będzie, nie ukrywam, w przyszłości skutkował odszkodowaniami. Pytam więc NIK, czy sprawdzała to w tym zakresie i czy ma jakieś przemyślenia.

Kolejna sprawa: dochodziły do mnie sygnały, że GDDKiA w nadzorach budowlanych stosuje podwójne etaty. Tworzy komisje i ci sami ludzie pracują na 2–3 etatach. Czy NIK też zauważyła to zjawisko? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Kto jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że przy okazji omawiania wykonania budżetu powinniśmy zastanowić się… Chciałem zasygnalizować państwu niezwykły problem, który narasta w związku ze wzrostem zadłużenia Krajowego Funduszu Drogowego. Otóż zadłużenie to wynosi obecnie, jak podają niektóre źródła, około 40.000.000 tys. zł. Koledzy podpowiadają mi, że nawet więcej. Jak powiedziałem, są to różne źródła. W każdym bądź razie, jest to ponad 40.000.000 tys. zł, a więc kwota bardzo znacząca dla budżetu państwa. Co prawda nie jest to liczone do zadłużenia ogólnego, ale to jest jedynie zabieg księgowych, gdyż i tak budżet państwa odpowiada za wszystkie te zobowiązania. Niestety nie ma pomysłu, jak zapobiec temu narastającemu zadłużeniu. Jedyny projekt, jaki się pojawił, to nowelizacja ustawy, która umożliwia rolowanie długu KFD, czyli *de facto* odsuwa jedynie spłaty w czasie. Nie jest to oczywiście rozwiązanie problemu, tylko podwyższanie kosztów funkcjonowania, bo przecież za odsuniętą spłatę trzeba będzie zapłacić. Jest to więc pierwszy problem.

Drugi problem, o którym chciałbym wspomnieć przy tej okazji, to sprawa związana z realizacją inwestycji kolejowych. Tu chciałbym zacytować fragment raportu NIK na ten temat: „wyniki kontroli na temat inwestycji infrastrukturalnej PKP PLK SA, obejmującej okres 2010–2012 (pierwsze półrocze) wskazują, że głównie na skutek braku

w odpowiednich kwotach i terminach środków na finansowanie inwestycji kolejowych oraz opóźnień przy realizacji tych inwestycji z powodów organizacyjno-instytucjonalnego nieprzygotowania PKP PLK SA do sprawnego wykorzystania środków unijnych, a także nieskutecznego nadzoru właścicielskiego nad działalnością tej spółki przez ministra właściwego do spraw transportu, istnieje realna możliwość utraty części dofinansowania UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko". Chciałbym, żeby nastąpiło również odniesienie do tego problemu.

Trzecia sprawa, o której chciałem wspomnieć, dotyczy wpływu z fotoradarów, z urządzeń rejestrujących. Była już na ten temat mowa, ale przy zaplanowaniu 1.200.000 tys. zł opłat… Zaplanowana kwota jest całkowicie nierealna. Do tego miały być podjęte stosowne działania, zakup sprzętu itd. Okazało się, że ITD zupełnie sobie z tym zadaniem nie poradziła i nie była w stanie go zrealizować, co może niespecjalnie zmartwiło kierowców, niemniej jednak świadczy o funkcjonowaniu tej instytucji. Podobnie było z systemem viaTOLL – na ten temat była dziś rozmowa w czasie informacji bieżącej. Wpływy z tego tytułu również nie zostały zrealizowane w ubiegłym roku.

Szanowni państwo, przechodzę wreszcie do sprawy dotyczącej wsparcia dla budownictwa mieszkaniowego. W ubiegłorocznym budżecie była na to kwota rzędu blisko 1.500.000 tys. zł, z tym, że prawie 500.000 tys. zł stanowiły kwoty przekazywane na dopłaty do odsetek wcześniej zaciągniętych kredytów, czyli premii gwarancyjnych, przede wszystkim dla PKO SA. Mówimy więc o mieszkaniach, które już od dawna są zamieszkane i tak naprawdę stanowią funkcjonującą substancję mieszkaniową. Jeżeli chodzi o wsparcie dla nowopowstających lokali, to największą pozycją było wsparcie za pośrednictwem programu „Rodzina na swoim", który został wygaszony z końcem roku. Do tej pory, niestety, nie ma następcy tego programu. Co prawda pracujemy nad tym, ale jest to mocno spóźnione, bo to półrocze jest już praktycznie pozbawione realnego wsparcia dla budownictwa mieszkaniowego, a zanim przyjmiemy stosowną ustawę może się okazać, że w tym roku tak naprawdę nie będzie możliwości korzystania z procedowanej dziś ustawy.

Ponadto, zaledwie 120.000 tys. zł zostało przeznaczone na wsparcie państwa dla gmin, związków międzygminnych, powiatów i innych organizacji pożytku publicznego w tworzeniu lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych. Jest to na pewno stanowczo za mała kwota w stosunku do rosnących potrzeb w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Kowalczyk.

Poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam pytanie dotyczące wyników realizacji zadań, które były ujęte w budżecie zadaniowym. Bez rozdrabniania się i wdawania w szczegóły, jeżeli chodzi o budowę dróg ekspresowych i autostrad, plan obejmował 985 km a wykonanie to 711 km. Stanowi to 72%, a więc jest to wynik bardzo mizerny, zwłaszcza gdy weźmie się pod uwagę to, jak wielkie były determinacja i mobilizacja, bo przecież to był rok, kiedy koniecznie trzeba było oddać drogi w związku z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej 2012. Wobec takiej determinacji, a także, niestety, bankructwa wielu firm budujących te drogi, wynik 72% jest rzeczywiście mizerny.

Jeszcze gorzej wygląda budżet zadaniowy, jeżeli przeanalizujemy koleje. Była już mowa o słabym wykorzystaniu środków, o tym, że NIK zwraca uwagę na groźbę niewykorzystania środków europejskich, ale budżet zadaniowy też bardzo mocno to pokazuje. Jeżeli weźmiemy pod uwagę wskaźnik wyremontowanych i wybudowanych linii kolejowych w stosunku do wszystkich linii kolejowych, to plan zakładał w budżecie zadaniowym 6%. Co kilkanaście lat taką linię trzeba w jakimś stopniu remontować. Przypomnę, że plan zakładał 6%, a wykonanie to 2,3%, a więc tak naprawdę wygląda na to, że przy tym tempie jakikolwiek remont spotka linię kolejową co 43 lata, co przy założeniu, że mieliśmy środki europejskie, bardzo poważnie grozi absolutną dekapitalizacją linii kolejowych. W związku z tym proszę o komentarz do wskaźników i wyników budżetu zadaniowego w tych dwóch kategoriach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne głosy? Więcej zgłoszeń nie widzę, więc oddam teraz głos przedstawicielom resortu transportu i poproszę o ewentualne udzielenie odpowiedzi. Zaczyna pani minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, odniosę się do pytań w zakresie części 39. Jeżeli chodzi o część 18, poproszę o wsparcie pana ministra Stycznia, o ile będzie na to zgoda.

Jeżeli chodzi o dług KFD, bo padło pytanie o zadłużenie, wynosi on około 40.000.000 tys. zł. To prawda. Niedawno przez parlament została uchwalona ustawa o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zakładająca właśnie restrukturyzację długu KFD. Niemniej jednak, dzięki tej ustawie, KFD będzie mógł zachować płynność w latach kumulacji. Przypomnę, że są to lata 2014–2018. Nie ma tu zagrożenia dla podstawowej działalności KFD. Nie diagnozujemy takiej hiobowej wizji, jaką przedstawił tu pan poseł. W długim czasie KFD może obsłużyć swoje zadłużenie.

Jeżeli chodzi o raport NIK dotyczący inwestycji PKP PLK SA i utraty dofinansowania, to resort transportu podejmuje działania zaradcze, które mają nie dopuścić do takiego obrotu sprawy. Jednym z nich jest podwyższenie poziomu dofinansowania w projektach kolejowych, dołączenie do listy projektów w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko nowych projektów, które spółka realizuje na podstawie Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych.

Jeżeli chodzi o wpływy z fotoradarów, to rzeczywiście zostały one zaplanowane w wysokości 1.200.000.000 zł w połowie 2011 roku, kiedy zaczynał działać system obsługiwany przez GITD. Założenia były oparte na podstawie planowanych postępowań przetargowych na zakup i montaż urządzeń rejestrujących, niemniej jednak z powodu przesunięcia terminów i licznych odwołań w trakcie procedury, działania nie zostały zakończone w 2012 r. Chciałabym tu podkreślić jedną rzecz: w dyskusji nad fotoradarami w tym roku pojawia się zarzut do MF czy MTBiGM, że dochody budżetowe zostały zaplanowane w taki sposób, aby było to restrykcyjne dla obywateli. Pojawiło się to w 2012 roku. Tu mamy dowód, że powtórzyliśmy założenia z roku poprzedniego, więc teza o fiskalizmie Ministra Finansów czy Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w roku 2012 nie ma uzasadnienia.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Bardzo przepraszam, pani minister. Proszę o zachowanie ciszy. Spróbujmy wysłuchać tego, co ma do powiedzenia pani minister.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz :

Dodatkowo, chciałabym powiedzieć, że dochody zaprojektowane w ustawie budżetowej opierały się o prosty rachunek, który zakładał, że wszystkie urządzenia będą zamontowane i o średnią liczbę naruszeń. Sytuacja rzeczywistych wpływów dowodzi tego, że system prewencyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego spełnia swoją rolę.

Nie jest prawdą, że wpływy viaTOLL do KFD nie zostały zrealizowane. Do KFD w 2012 r. wpłynęło prawie 900.000 tys. zł i to był plan. Do chwili obecnej z tego tytułu, z elektronicznego systemu poboru opłat, wpłynęło do KFD 1.600.000 tys. zł.

To są odpowiedzi na pytania w zakresie części 39. Jeżeli pan przewodniczący i Wysoka Komisja pozwolą, przekażę głos mojemu koledze – panu ministrowi Styczniowi, by wypowiedział się w zakresie pytań dotyczących części 18. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo. Państwo przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, zadane zostały 2 pytania. Dotyczyły one oceny pod tytułem: słabe wsparcie dla budownictwa mieszkaniowego w związku z zakończeniem programu „Rodzina na swoim", a nie-

funkcjonowaniem jeszcze programu „Mieszkanie dla młodych". Chciałbym powiedzieć, że w roku 2013 budżet państwa jest zobowiązany zrealizować dopłaty do zaciągniętych kredytów w taki sposób, że otrzymują one dopłaty do spłaty odsetek. Dotyczy to kredytów w liczbie około 10.500, które obciążą budżet właśnie roku 2013. W ten sposób zabezpieczyliśmy w pewnej części rynek mieszkaniowy w rodzaj oferty ze strony budżetu państwa, a także możliwość dokonania zakupu lokalu mieszkalnego na podstawie działającego programu zakończonego w 2012 r., ale z wnioskami, które przeszły na rok 2013. Przypomnę, że liczba tych kredytów – 10.500 – to tyle, ile w programie „Rodzina na swoim" zostało wykonane w roku 2007 i 2008 łącznie.

Drugie pytanie dotyczyło tego, dlaczego na budownictwo socjalne w gminach przeznaczono tylko 120.000 tys. zł. Kwota 120.000 tys. oznacza i tak najwyższą od roku 2005 ilość środków przeznaczonych na budownictwo socjalne. Poza tym, nie można było zaplanować kwoty wyższej ze względu na to, że wykonana przez Bank Gospodarstwa Krajowego ankieta spowodowała przygotowanie kwoty we właśnie takiej wysokości, a ostatecznie w roku 2012 złożono łącznie 104 wnioski spełniające wymogi formalne na kwotę prawie 98.000 tys. zł. Oznacza to jedno – ta kwota i tak nie została wykorzystana. Żeby państwu uprzytomnić, że proces ten ma charakter trwały dodam, że w roku 2013 na kwotę 90.000 tys. zł przeznaczoną na budownictwo socjalne, już w pierwszej edycji, w której przewidywaliśmy wykorzystanie 45.000 tys. zł, wykorzystano niecałe 40.000 tys. zł. Powoduje to następującą sytuację: budżet państwa dostarcza taką kwotę, jaka jest zabezpieczona do wysokości wszystkich złożonych wniosków spełniających wymagania formalne. Tu braku środków po prostu nie można nam zarzucić, ponieważ one są wystarczające. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Pan poseł Kowalczyk chce jeszcze o coś zapytać. Proszę.

Poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo za możliwość ponownego zabrania głosu, panie przewodniczący. Chciałbym zapytać o funkcjonowanie sytemu viaTOLL, ale pod kątem kar administracyjnych, ponieważ ten system w wyniku tak zastosowanego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej spowodował w wielu przypadkach wręcz dramatyczną sytuację kierowców jako osób fizycznych. Podam przykład: 4 kierowców firmy drogowej, którzy w ubiegłym roku pracowali przez cały dzień przy naprawie drogi rozerwanej przez ulewne deszcze zapracowało sobie na karę 2.000 tys. zł i mają teraz pokryć tę karę z własnych zasobów jako osoby fizyczne. Takie są skutki tego rozporządzenia. Wobec tego, mam pytanie: ile tych kar – administracyjnych, podkreślam, już nie takich wpływów – ITD nałożyła w roku 2012 na osoby fizyczne, czyli na kierowców? Ile z tych kar zostało ściągnięte i co Inspekcja zamierza z tym dalej zrobić? Myślę, że nie wszystkie kary da się ściągnąć, ponieważ po prostu jeżeli na kogoś wypadnie kwota w wysokości kilkunastu tysięcy złotych, to on nie ma takiego majątku. Właściwie działając w dobrej wierze, wobec świadomości, że pracodawca nie miał dokonanej opłaty, kierowca uzyskuje takie kary.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję. Pan poseł Szmit, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem jeszcze zwrócić uwagę na mizerię finansowania służb nadzoru budowlanego. Na ten temat wielokrotnie zwracaliśmy uwagę podczas prac Komisji Infrastruktury, były nawet poświęcone temu specjalne posiedzenia. Niestety, dochodzi do takich sytuacji, że ten kluczowy liniowy nadzór budowlany, który znajduje się w powiatach jest wspierany przez urzędy gmin, przez wójtów, a więc instytucje, które tak naprawdę podlegają nadzorowi budowlanemu i powinny być w związku z tym całkowicie bezstronne, móc oceniać obiektywnie sytuację i wydawać stosownie do tego decyzje. Do tego są zobowiązane. Niestety, od wielu lat, mimo zgłaszanych postulatów o dofinansowanie tej służby, to niestety ciągle nie ma miejsca, a w ubiegłym roku problem jeszcze się pogłębił. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Czy są inne pytania? Nie widzę zgłoszeń, więc po raz kolejny oddam głos przedstawicielom MTBiGM. Pani minister Wolińska, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję bardzo. Co do pytania odnośnie do tego, ile kar administracyjnych jest nakładanych, to dziś była przedstawiana informacja bieżąca w zakresie funkcjonowania systemu viaTOLL, niemniej jednak dostanie pan poseł na piśmie całą statystykę. Jeżeli chodzi o problem, o którym pan poseł mówił, czyli prowadzenie prac remontowych na odcinkach dróg uszkodzonych przez klęski żywiołowe, to mam informację, że Inspekcja prowadziła postępowanie w tej sprawie. Niemniej jednak, z uwagi na sytuację klęski żywiołowej, pamiętajmy, że kary administracyjne wydawane są w trybie Kodeksu postępowania administracyjnego, a więc organ musi zbadać wszystkie okoliczności sprawy. Po zbadaniu sprawy i stwierdzeniu, że dotyczyło to klęski żywiołowej i działań w tym zakresie, postępowanie zostało umorzone, a decyzja nie została wydana. Niemniej jednak myślę, że gdyby pan poseł zwrócił się do ITD w tym konkretnym przypadku, to uzyskałby szczegółowe informacje. Jeżeli chodzi o statystykę, dostanie pan odpowiedź na piśmie.

Odniosę się jeszcze do wskaźników budżetu zadaniowego. Budżet zadaniowy odnosi się tylko do środków z akcyzy i w zakresie transportu kolejowego wskaźniki zostały wykonane nawet w wielkości przekraczającej plan. Wynikało to ze zwiększenia finansowania przez Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych i przyspieszenie realizacji zakresów robót. W zakresie budowy dróg, plan wybudowania 985 km rzeczywiście został zrealizowany w 72%. Ma to związek głównie z zerwaniem umów z wykonawcami robót z powodu niewywiązywania się przez nich z warunków kontraktowych, jak również z innymi zdarzeniami, które miały miejsce w trakcie realizacji robót drogowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Szanowni państwo, nie słyszę dalszych uwag. Chciałem zapytać, czy przedstawiciele instytucji będących dysponentami części budżetowych chcieliby dodać coś jeszcze do tej dyskusji? Nie widzę zgłoszeń. Bardzo proszę, pan dyrektor Zaręba z NIK.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury NIK Marian Zaręba:

Odnosząc się do pytań panów posłów dotyczących tego, czy NIK zajmuje się realizacją zadań rzeczowych, mogę odpowiedzieć, że oczywiście tak jest. Nawet w informacji dotyczącej części 39, na stronie 11 jest mowa m.in. o tych inwestycjach kolejowych, a także wykonywaniu zadań przez GDDKiA w zakresie realizacji inwestycji drogowych. Aktualnie prowadzona jest również kontrola dotycząca systemu viaTOLL. Wyniki tej kontroli będą w tym roku przedstawione Sejmowi. Na etapie końcowym jest również kontrola dotycząca realizacji planów finansowych zarówno KFD, jak i Funduszu Kolejowego. Informacja zbiorcza z wyników tej kontroli również będzie przedstawiana Sejmowi za kilka tygodni.

Jeżeli chodzi o efekty rzeczowe GDDKiA, trzeba patrzeć na to przez pryzmat ich specyfiki. One nie są wynikiem nakładów finansowych danego roku, tylko skutkiem nakładów również z poprzednich kilku lat. Gdybyśmy uwzględnili aktualny system finansowania budowy dróg krajowych, który funkcjonuje od 2010 roku, to porównanie efektów rzeczowych wskazuje… Wyniki kontroli dotyczącej wykonywania planów finansowych KFD i Funduszu Kolejowego wskazują na to, że w tym okresie, w niektórych przypadkach, jeżeli rzecz dotyczy obwodnic czy autostrad, te efekty są lepsze 2, 3-krotnie, rzeczowe efekty, mierzone kilometrami dróg krajowych oddanych do użytku w danym roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Pan poseł Szmit, proszę. Jakie ma pan pytanie?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

O nadzór budowlany.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Nadzór budowlany to było pytanie do NIK?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Nie, nie, myślę, że do ministerstwa.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Do ministra Stycznia?

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Czy pan minister zapisał to pytanie, czy prosi o powtórzenie?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Tak, oczywiście. Zaczynało się od sformułowania, że w nadzorze budowlanym powiatowym jest mizeria. Zapisałem sobie to pytanie dokładnie w pamięci. Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, rzeczywiście jest tak, że nadzór budowlany powiatowy cierpi na pewną przypadłość polegającą na tym, że sposób jego finansowania powoduje, iż część zadań może być wykonywana z dużym wysiłkiem, a przy okazji trzeba pokonywać także bariery związane ze stanem takiego finansowania. W ciągu ostatnich kilku lat były przymiarki do zmiany tego stanu rzeczy. Chcę powiedzieć, że komisja kodyfikacyjna, która pracuje nad nowym ustrojem prawa budowlanego w Polsce, także przygląda się temu ustrojowi organizacyjnemu związanemu z funkcjonowaniem powiatowego nadzoru budowlanego i próbuje poprzez zmiany prawne, a później, spodziewamy się, także wymagania finansowania, zmienić ten stan rzeczy. Chciałbym tylko zauważyć, że część 18, w której mamy finansowanie części nadzoru budowlanego, dotyczy tak naprawdę części centralnej, która funkcjonuje pod tytułem Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, a nie powiatowych inspektorów nadzoru budowlanego.

Gdyby pan poseł oczekiwał szczegółowej odpowiedzi na piśmie, to niniejszym dokonam zobowiązania przedstawiciela Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, żeby przedstawił tę sytuację. Mielibyśmy wtedy obraz jasny i zadawane pytania byłyby oparte na faktografii przedstawionej przez określony nadzór. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, jeżeli nie ma innych głosów, a nie widzę zgłoszeń, chciałbym stwierdzić zakończenie omawiania sprawozdania z wykonania budżetu w części objętej kompetencjami czy właściwościami Komisji Infrastruktury. Dziękuję panu posłowi referentowi i pani poseł koreferent, a także wszystkim naszym gościom. Na tym zakończyliśmy pierwszy punkt naszego posiedzenia.

Przechodzimy do drugiego punktu porządku dziennego. Członków Komisji bardzo proszę o pozostanie w sali – musimy jeszcze chwilę popracować. Może poczekamy 30 sekund, aż nasi goście opuszczą salę.

Szanowni państwo, chciałbym poinformować, że w czerwcu wpłynął do Sejmu rządowy projekt ustawy o wzajemnej pomocy przy dochodzeniu podatków, ceł i innych należności pieniężnych (druk nr 1490). Pani marszałek w dniu 11 lipca skierowała ten projekt do naszej Komisji do rozpatrzenia. Informuję, że Rada Ministrów przygotowała ten projekt, tzn. to jest wykonanie prawa UE, realizacja dyrektywy 2010/24/UE, i z tych powodów pani marszałek wyznaczyła nam termin nieprzekraczalny na sporządzenie sprawozdania, zgodnie z odpowiednim zapisem regulaminu Sejmu. Ten termin został nam wyznaczony na 27 lipca. W związku z tym, mam propozycję, aby ten projekt, który jest projektem… Słucham?

Głos z sali:

Nie ma kworum.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Nie możemy formalnie podejmować decyzji, jeżeli państwo rzeczywiście zwrócili uwagę na to, że nie ma kworum.

Głos z sali:

Nie będziemy składać wniosku o odwołanie przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Dariusz Rosati (PO):

Wniosek nie mógłby wtedy być przegłosowany, z powodu braku kworum oczywiście, ale tylko dlatego, że zwrócono mi uwagę na to, że nie ma kworum. Zwrócenie mi uwagi w sprawach formalnych przez posłów opozycji trzeba jednak traktować poważnie, toteż, drodzy państwo, niestety nie jesteśmy w stanie zrealizować tego punktu ze względu na brak kworum. W takim razie proponuję tym, którzy pozostali w sali, żebyśmy zrealizowali go jako punkt 1 posiedzenia o godzinie 19.00.